*Friday, the 22nd November,* 2002/1 *Agrahayana,* 1924 *(Saka)*

The House met at eleven of the clock,

MR. CHAIRMAN in the Chair.

**Re. Privatisation of NALCO**

DR. M.N. DAS (Orissa): Mr. Chairman, Sir, I beg your permission to stage a walk-out as a mark of protest against the decision of the Government to privatise NALCO which is a profit-making concern of Orissa. Hundreds of people from my State are sitting on a *dharna* at the Jantar Mantar. I stage a walk-out against the decision of the Government.

*(At this stage, the hon. Member left the Chamber)*

**ORAL ANSWERS TO QUESTIONS**

**Pending projects for Rail Safety**

*61. SHRI NILOTPAL BASU: Will the Minister of RAILWAYS be - pleased to state:

(a) whether it is a fact that several projects related to Rail safety in terms of track renewal rolling stock replacement/repair >f Railway bridges are pending; and

(b) if so, the details thereof, date-wise and Zone-wise?

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI NITISH KUMAR): a) and (b) A statement is laid on the Table of the House.

***Statement***

(a) Renewal and replacement of tracks, bridges and rolling stock a continuous ongoing exercise. The works under these items are auctioned every year through the budget on the basis of laid down

criteria. For such replacements the sanctioned works are progressed and completed in a phased manner as per availability of funds and resources.

As on 1.4.2002, the position of Track Renewal, Bridge works and Rolling Stock Programme has been as under:

**Track Renewal**—Works are sanctioned for total 14,509 km. of track, out of which 4,000 km. is targeted for completion during 2002-2003.

**Bridges—**A total of 4481 Nos. of bridges, including 527 distressed, are sanctioned and 1010 Nos. including 341 distressed bridges, are targeted for completion during the year 2002-03.

**Rolling Stock**—No projects are pending for replacement of rolling stock, since rolling stock is not replaced based on projects but on the basis of Production Plan which is drawn up every year taking into account the fluctuations in traffic requirements and rolling stock replacement requirement on age cum condition basis. The actual production as per plan, is achieved on year to year basis. The figures, for the current year, are given below:

(As on 31.3.2002)

| Types of Rolling Stock (All Gauges) | Population (Vehicles) | Over aged (as on 1.4.02) (Vehicles) | Production Plan for 2002-03 (Vehicles) |
|---|---|---|---|
| Coaches | 43622 | 2512 | 1807 |
| Locomotives | 6900 | 280 | 159 |
| Wagons | 218059 | 13561 | 6800 |

(b) The details of all works are presented to Parliament through Budget papers every year.

The railway-wise summarized position of sanctioned Track Renewal works and bridge works is enclosed as Statement-I *{See* below).

In regard to rolling stock, the question (b) does not arise as rolling stock replacement and production/acquisition is planned for Indian Railways as a whole and the new stock is allotted to different zones based on actual requirement.

***Statement-I***

*Railway-wise summarized position of sanctioned track renewal works and bridge works*

| | Track Renewal Sanctioned and Balance as on 1.4.02 | | Bridges | |
|---|---|---|---|---|
| Railway | The Figures are in Track Km. units , | | Nos. of Bridges | Target 02-03 in |
| Total | | Target for 02-03 | Sanctioned (02-03) | Nos. |
| CR | 1556 | 664 | 563 | 226 |
| ER | 1453 | 454 | 415 | 79 |
| NR | 2997 | 682 | 867 | 60 |
| NER | 666 | 128 | 174 | 48 |
| NFR | 779 | 176 | 376 | 77 |
| SR | 1297 | 335 | 346 | 85 |
| SCR | 1593 | 382 | 227 | 135 |
| SER | 1841 | 709 | 463 | 142 |
| WR | 2327 | 470 | 1050 | 158 |
| TOTAL: | 14509 | 4000 | 4401 | 1010 |

SHRI NILOTPAL BASU: Mr. Chairman, Sir, the detailed reply given by the hon. Railway Minister should actually be an eye-opener to the whole country because the kind of work that is remaining incomplete or unfinished is stupendous. The fact that we are not having more accidents of a fatal nature and some passengers are actually surviving the ordeal of journey on the Indian Railways is some kind of a miracle. So far as track renewal is concerned, works were sanctioned for 14,509 km. of track, of which 4,000 km. of track is targeted for completion during 2002-03. So far as the bridges which are to be repaired and renewed are concerned, sanction was given for 4,481 bridges of which 1,010 bridges were targeted for completion during the year 2002-03. Apart from the accident involving the Howrah Rajdhani Express, many other train accidents have taken place. We are hearing almost on a daily basis that this or that train had a miraculous escape. At the last moment, something is identified; either there is some problem with the track or there is some problem with the bridge or there is some problem with the signal. The Khanna Committee which went into the question of railway safety in a big

way had made a number of recommendations. The main issue which was pointed out by the Khanna Committee was that there was no safety policy of the Railways. In such a situation, the Government of India made a major exception and Rs. 17,000 crores over a period of five years were earmarked for railway safety. Although this figure of Rs. 17,000 crores appears to be very impressive, but year-wise it is only Rs. 1,400 crores, Rs. 2,000 crores and so on. In this kind of a situation, the urgency or the importance that had to be shown by the Government in terms of reinforcing the safety measures, has not been shown. It is not that we do not have the resources or we cannot address the problem of safety wholly. But, the remaining part is very huge compared to the requirements. All other resources, which were available with the Railways, should have been diverted towards safety measures. My question is this. Woulcf the Government come up with a proper railway safety policy statement and also a White Paper along with an investment plan on an urgent basis, so that Parliament could have an opportunity to discuss it and recommend certain measures, thereby we are able to fulfil the safety requirements?

**श्री नीतिश कुमार :** सभापति महोदय, सेफ्टी पर रेलवे में सबसे ज्यादा ध्यान दिया जाता है और खन्ना कमेटी ने कई रिकमेंडेशन किए थे। 1998 के अगस्त में जस्टिस खन्ना की अध्यक्षता में रेलवे सेफ्टी रिव्यू कमेंटी बनी थी। उन्होंने अपनी अनुशंसाओं में सबसे महत्वपूर्ण अनुशंसा यह की, यूं तो सारी अनुशंसाएं महत्वपूर्ण होती हैं, कि रेलवे में जो रिन्यूअल का काम है जैसे रेल की पटरियों का रिन्यूअल हो, ब्रिजेज का रिप्लेसमेंट हो या रीबिल्डिंग हो या रेलवे स्टेशंस पर सिग्नल इक्विपमेंट हैं,सिग्नल गीयर्स है, उनका रिप्लेसमेंट हो,या इस प्रकार के दूसरे जितने भी रौलिंग स्टॉक हो उनका रिप्लेसमेंट हो, इन सब कामों के लिए जितने पैसे की आवश्यकता है उतना पैसा इस मद में लगाने की स्थिति में रेलवे नहीं है। डिप्रीशिएशन रिजर्व फंड में जितना पैसा दिया जाना चाहिए उतना वर्षों से नहीं दिया जा पा रहा है। पिछले कई वर्षों से यह चला आ रहा था। इसलिए उन्होंने यह सुझाव दिया था कि भारत सरकार को इसके लिए एक अलग से ग्रांट देनी चाहिए। 15 हजार करोड़ की बात उन्होंने की थी। जो कुछ उनके सामने फिगर्स थे, 1 अप्रैल 2001 के रिन्यूअल के, उसके आधार पर उन्होंने कहा था। सरकार ने उनकी इस अनुशंसा को स्वीकार करते हुए गत वर्ष ही यह फैसला लिया कि एक स्पेशल रेलवे सेफ्टी फंड का गठन किया जाएगा और वह 17हजार करोड़ का

होगा। इस 17 हजार करोड़ के स्पेशल रेलवे सेफ्टी फंड के गठन के बाद 1 अक्टूबर,2001,से उसको प्रारंभ कर दिया गया और 2001-02 साल से इसमें 1,400 करोड़ रुपए का प्राविजन किया गया। मुझे बताते हुए खुशी है कि जो प्राविजन था उससे भी ज्यादा रेलवे खर्च किया-1434 करोड़ रुपए खर्च किया औऱ इस साल के बजट में 2210 करोड़ रपए का प्राविजन उसमें है। जो खन्ना कमेटी ने भी कहा था और जो सरकार ने भी निर्णय लिया है वह यह है कि उन्होंने कहा कि 5 से 7 साल, लेकिन सरकार ने कहा कि 6 साल में हम जितना भी रिन्यूअल होना चाहिए था, ड्यू रिन्यूअल, ओवरडयू रिनयूअल, सबका ,जितना एरियर है, जितना गतायु परिसम्पत्तियां हैं, उनका हम नवीकरण कर देंगे। यह प्रोग्राम चल रहा है औऱ उसी के आधार पर इस रुपए का इस्तेमाल हो रहा है। यह कारण है कि पिछले वर्षों की तुलना में 2001-02 से ऐसे कार्यों में धनराशि ज्यादा खर्च की जा रही है। यही नहीं एसआरएसएफ के गठन के बाद यह तय हुआ कि जो पुराने रिन्यूअल्स जितने होने चाहिए, जो पुरानी परिसम्पत्तियां हैं उनका तो एसआरएसएफ से करेंगे जो करेंट होंगे उनका सबका रिन्यूअल्स हम डीआरएफ के माध्यम से करेंगे और यही पालिसी है। लेकिन माननीय सदस्य ने कहा कि पूरी सेफ्टी के सीनेरियों पर एक व्हाईट पेपर पब्लिश किया जाए। तो मैं आपकी मांग को स्वीकार करता हूं और पूरी सेफ्टी की क्या सिचुएशन है हर चीज में चाहे वह ट्रैक हों, चाहे रौलिंग स्टॉक हो या और जितने सैफ्टी रिलेटेड़ इस्यूज होंगे सबके उपर यूं तो हमारी नीति है लेकिन आपकी इच्छा है कि एक व्हाइट पेपर पब्लिशन होना चाहिए तो इस पर हम व्हाइट पेपर लाने के लिए तैयार हैं। इसके लिए कुछ वक्त मिलना चाहिए और मेरी कोशिश होगी कि जो बजट सत्र हो उस समय तक उसके साथ एक व्हाइट पेपर भी पब्लिश हो।

SHRI NILOTPAL BASU: Sir, the Minister has revealed nothing new. Actually, this is the point we were making that not enough fund is available with the Railways, which is necessary, for addressing all the safety-related requirements. In view of the amount of resources, which is being spent on programmes like creation of new Zonal Railways, the railway safety cannot be accorded the kind of priority which it has to be accorded. Why have the Railways adopted that kind of a programme in spite of the specific information available to the Parliament till the 16th of March last year that creation of new Railway zones is not necessary and Railways cannot go ahead with that programme, because of paucity of funds? Would the Minister be kind enough to answer this question?

**श्री नीतीश कुमारः** सभापति महोदय, रेलवे जोन के गठन में जो भी व्यय होगा वह व्यय करने में कुल जो आकलने किया गया है, सात नये जोन गठित किए जा रहे हैं जिनमें से दो जोन्स का आपरेशनलाइजेशन ईस्ट सेंट्रल रेलवे जिसका मुख्यालय हाजीपुर है, नार्थ वेस्टर्न रेलवे जिसका मुख्यालय जयपुर है एक अक्तूबर से ऑपरेशनलाइज हो चुका है, और बाकी के पांच जोन एक अप्रैल, 2003 से होने वाले हैं। उसका नोटिफिकेशन जारी हुआ है। इन 7 जोन्स के ऑपरेशनलाइजेशन पर और उसके बार जो व्यय आएगा उसको एस्टेब्लिश करने में जो लेटेस्ट आंकलन किया गया है,उसके हिसाब से लगभग 640 करोड़ रुपये का खर्च आएगा। इसमें से 50 करोड़ रुपये खर्च किए जा चुके हैं। इस साल के बजट में 29 करोड़ रुपये का प्रोविजन है। बाकी के जो खर्च होंगे वे रेलवे अपनी सेविंग्ज से करेगी लेकिन जोन के गठन में जो खर्च आएगा उसके आधार पर रेलवे सेफ्टी वर्क में किसी प्रकार का कंप्रोमाइज नहीं किया जाएगा। जहां तक सारा सेफ्टी का मसला है इसका एक नया पैसा भी दूसरे काम में नहीं लगाया जा सकता है। ...(**व्यवधान**)...

**श्री नीलोत्पल बसुः** आप यह कैसे कह रहे हैं। ...(**व्यवधान**) रेन्यु हो रहा है, आप कैसे यह बात बोल रहे हैं, आपके उत्तर के हिसाब से। ...(**व्यवधान**)

SHRI NITISH KUMAR: Let me respond, Sir इस मामले में 17 हजार करोड़ का जो स्पेशल रेलवे सेफ्टी फंड है, जोन के गठन की बात तो छोड़ दीजिए, उसकी एक पाई भी दूसरे किसी काम में या दूसरे किसी वर्क में नहीं जा सकती है। ...(**व्यवधान**)**s**

**श्री नीलोत्पल बसुः** सवाल यह नहीं है कि क्या रेक्वायरमेंट आपकी है ...(**व्यवधान**)

SHRI NITISH KUMAR: Let me respond, let me respond ...(**व्यवधान**)...आपने तो पूछ लिया, अब मैं बता रहा हूं तो सुन लीजिएगा। उसकी तो एक पाई भी डाइवर्ट नहीं हो सकता है। स्पेशल रेलवे सेफ्टी फंड में जो वर्क लिए जाने हैं उसकी एक अलग ग्रीन बुक बना कर संसद् के सदन के पटल पर रखी जा चुकी है 2001-02 में और फिर जो बचा 2002-03 में। रही बात बाकी, तो जैसा मैंने पहले कहा, हम करंट अराइजिंग जो रेनुव्ल का है उसको डीआरएफ से मीट करेंगे। हमारा पहला जो आवंटन होगा वह हम डीआरएफ में डालेंगे और इसके बाद हमारा एफिशिएंसी बढ़ी है। नए जोन्स जो गठन हो रहे हैं उसकी एफीशिएंसी, जो बजट सत्र होगा, उस समय 5-6

महीने का या उस समय तक को जो प्रोफार्मेंस नए जोंस का होगा या जो रखने की स्थिती में होंगे वह रखेंगे। लेकिन मुझे बताते हुए खुशी है कि महीने डेढ़ महिने का ही नॉर्थ वेस्टर्न रेलवे जयपुर का जो आकलन प्राप्त हुआ है उसके अनुसार उनकी आमदनी बढ़ी है। इस प्रकार से जैसा कि रेलवे मंत्रालय की तरफ से बराबर कहा जाता रहा है कि हमारी कुल आमदनी जैसे हम ले लें या जो हमारा आकलन है लगभग 40 हजार करोड़ रुपये का, अगर हमारी एफीशिएंसी एक प्रतिशत भी बढ़ेगी तो हमारी आमदनी 400 करोड़ रुपये बढेगी जबकि ने जोन के गठन के लिए सलाना हमको मुश्किल से 100 करोड़ रुपये की जरुरत होगी। इसलिए सेफ्टी की जरुरत और जोन के गठन पर आवश्यक के धनराशि दोनों में कोई विंरोधाभास नहीं है औऱ ये दोनों काम अब रेलवे के संसाधनों के अंतर्गत संभव है। सेफ्टी के लिए और पैसा गवर्नमेंट ऑफ इंडिया दे चुकी है। मुझे पूरी उम्मीद है कि सेफ्टी के मामले में जो चैलेंज है उनको मीट करने में हम सक्षम होंगे।

SHRI PRANAB MUKHERJEE: Mr. Chairman, Sir, the hon. Minister is correct when he says that Rs.17,000 crores earmarked for safety are not being diverted. It is not a question of compartmentalisation of resources. It is a question of availability of the total resources and prioritisation by the Railways. It could be creation of new zones, or, safety that may be the priority. I understand the predicament of the hon. Railway Minister that whenever he presents a Budget, all of us, be it Members sitting on this side or on that side, demand that there should be a new train, or, a new connection or a new line, completely ignoring that the resources available are limited. Within the limited resources available, what your priority is. That is the moot question. If Rs.17,000 crores are made available to you, from the figures that you have given, I have calculated that even the committed programmes will take three to four years for completion. Not only financial resources, but human resources, technical resources and material Resources are also required to complete this work. My simple question to the hon. Minister is: What is your priority? If safety is your priority, I would like to know whether by saving resources in other areas, you would enhance the resource requirement to implement the safety programme.

**श्री नीतीश कुमारः** सभापति महोदय, अगर सर्वोच्च प्राथमिकता, टॉप मोस्ट प्रायरिटी की बात हो ,तो रेलवे के लिए टॉप मोस्ट प्रायरिटी सेफ्टी है और सेफ्टी ही रहेगी। इसके

लिए जो फंड की जरुरत है, जैसा मैने बताया है, उसको दोहराने की जरुरत नहीं है, वह स्पेशल रेलवे सेफ्टी फंड है। डीजल सेस का एक हिस्सा रेलवे को मिलता है। लेवल क्रासिंग को मैंड करने के लिए और लेवल क्रासिंग पर रोड ओवर ब्रिज, रोड़ अंडर ब्रिज बनाने मे कॉस्ट शेयर करने के लिए जो ब्रिज का पोर्शन होता है उसके लिए और डीºआरºएफº का पैसा रिन्युअल वगैरा के लिए जाता है। तो सेफ्टी रिलेटेड जितने काम हैं, उन को करने के बाद भी हमारे पास धनराशि है। अब जैसे प्रोजेक्ट्स हैं तो आफ्टर ऑल हमें रेलवे का ऑग्मेंट भी करना है औऱ एकसपेंड भी करना है सभापति महोदय, हमारा पड़ोसी मुल्क चायना अगर अपनी दसवीं योजना में 10 हजार किलोमीटर नई लाइन एक्सपेंड कर रहा तो क्या भारतीय रेल अपने एक्सपेशन प्लान को बंद कर दें? हमें एक्सपेंड़ करना पड़ेगा फिर हमारी और जरुरतें हैं। हमारा पैसेंजर ट्रैफिक बढ़ रहा है, इसलिए जो हमारी क्षमता है, उसे हमें बढ़ाना है, जो ट्रैफिक रिक्वायरमेंट है उसे पूरा करना है। इन सब चीजों के लिए हमें रेलवे को स्ट्रेंग्दन भी करना पड़ेगा और रेलवे सिस्टम को और एक्सपेंड भी करना पड़ेगा। उस सब के लिए, अग्मेंटेंशन वह एक्सपेंशन के लिए धनराशी है। लेकिन सभापति महोदय, हम एक पैसे को दूसरे पैसे में नहीं मिला सकते हैं। हमें एक्सपेंशन प्लांस व प्रोजेक्ट्स के लिए बजटरी सपोर्ट मिलता है । संसद की जो रेलवे कनवेंशन कमेटी है, उसकी अनुशंसा के आधार पर हम डिवीडेंड पे करते हैं।

SHRI PRANAB MUKHERJEE: I understand, Mr. Minister. But it appears from your statement as if you are flush with funds. Actually the picture is not that. You are not in a position even to pay the dividend to the General Revenue, year after year. Therefore, my most respectful submission to you, through the Chairman, is whether you would make a real prioritization. Do you have adequate resources to meet all the requirements? Please say 'yes' or 'no'.

**श्री नीतीश कुमारः** सभापति महोदय, इस साल के बजट में हमने इस बात की घोषणा की है कि जो डिवीडेंड पेमेंट इस के पहले के दो साल की पार्शली डेफेर्ड हुआ था और इस साल हम ने पूरा डिवीडेंड अदा करने का निर्णय लिया है। सभापति महोदय, इस साल 2002-2003 का जो डिवीडेंड हमें पे करना है, इस साल हम पूरा पे करेंगे और जो ऑपरेटिंग रेशियो है ...(**व्यवधान**)

SHRI PRANAB MUKHERJEE: After 28th February we will see.

SHRI NITISH KUMAR: I tell you, we will pay the dividend. सभापति महोदय, हमारे ऊपर 2002-03 का जो डिवीडेंड आएगा, हम उस का पेमेंट करेंगे।

मुझे यह बताते हुए खुशी हो रही है कि जहां तक फ्रेट ट्रैफिक का सवाल है, हम टार्गेट के अनुकूल चल रहे हैं बल्कि टार्गेट से कुछ ज्यादा ही है अभी कुछ महीने बाकी बचे हैं इसलिए फायनल परफॉर्मेन्स उस समय आएगा। महोदय. इस समय की जो स्थिति है, वह इम्प्रूवमेंट की ओर है, लेकिन यह कहना कि

यह बात सही नहीं है। हमें रुपए की जरूरत हैं और उसके लिए आप लोगों के सहयोग की जरूरत हैं। महोदय. एक्सपेंशन के लिए प्रधान मंत्री जी ने 15 अगस्त को जिन नए इनीशिएटिव की घोषणा की है उसमें उन्होंने कहा है कि राष्ट्रीय रेलवे विकास की योजना बनाएगें। साथ ही उन्होंने नॉन बजटरी इनीशिएटिव की बात भी कही है। उस सब के लिए हमें आप सभी के सहयोग की जरूरत है ताकि हम अपने प्रोजेक्ट्स को पूरा करें, एक्सपेंशन भी पूरा करें,लेकिन सेफ्टी की कीमत पर कोई काम नहीं किया जा सकता। इसलिए मैंने कहा कि सेफ्टी हमारे लिए टॉप-मोस्ट प्रॉयरिटी है।

**श्री कलराज मिश्र**: माननीय सभापति जी, माननीय रेल मंत्री जी ने अपने उत्तर में कहा है कि रेल पथ नवीनीकरण में कुल 14,509 किलोमीटर रेल पथ के लिए निर्माण कार्य शुरू किया गया है जिस में से 2002-03 के दौरान 4000 किलोमीटर रेल पथ पूरा करने का लक्ष्य है। इसी तरीके से पुलों के बारे में आप ने बताया है कि 527 खस्ता हाल पुलों सहित कुल 4481 पुल स्वीकृत हैं और 341 खस्ता हाल पुलों सहित 1010 के वर्ष 2002-03 के दौरान पूरा करने का लक्ष्य है। मान्यवर.मैं जानना चाहता हूं कि अब तक की स्थिति में आप ने खस्ता हाल पुल और खराब रेल पथ की जो मॉनीटरिंग की है , इस मॉनीटरिंग के लिए आप के यहां कोई सेल हैं? दूसरे, आपने वर्ष 2002-03 के लिए जितने टार्गेट्स बतलाए हैं, उनमें से कितने पूरे हो चुके हैं औऱ कितने बाकी है?

**श्री नीतीश कुमारः** सभापति महोदय. जहां तक पुलों का सवाल है जो डिस्ट्रेस ब्रिजेज हैं, खन्ना कमेटी ने 1 अप्रैल, 1999 तक के 266 डिस्ट्रेस ब्रिजेज को आइडेंटिफाई किया था, लेकिन 1 अप्रैल 2002 तक इन ब्रिजेज की संख्या 527 थी, जिसमें से वर्ष 2002-03 में 341 डिस्ट्रेस ब्रिजेज का रिबिल्डिंग या रिहैब्लीटेशन प्लान है। मेरे पास 30 दिसम्बर.2002 तक के आंकड़े हैं, उसके अनुसार उसमें से 73 डिस्ट्रेस ब्रिजेज बनाए जा चुके हैं। इसी प्रकार से हम इन सब चीजों की मोनेटरिंग करते हैं, हर लेवल पर इनकी मोनेटरिंग की जाती है और इस बात का ख्याल रखा जा रहा है कि जो हमारे प्लान हैं, खासकर रिन्युवल के उनके लिए जो टारगेट रखा गया है उस टारगेट को हम एचीव करें और उनको पूरा किया जाए। अभी तक की प्रगति ठीक है।...(**व्यवधान**)...

**श्री लालू प्रसादः** सभापति महोदय. माननीय मंत्री जी ने अपने जवाब में कहा है कि रेलवे की सुरक्षा टोप प्रायरिटी है . इस पर कोई कम्प्रोमाइज नहीं किया जा सकता है, लेकिन इनकी प्रायरिटी मैं बताना चाहूंगा। महोदय. बिहार के रफीगंज मैं धावा नदी के पुल पर जो राजधानी एक्सप्रेस सबसे विश्वसनीय ट्रेन हैं। उसका हादसा हुआ। माननीय मंत्री जी बड़े दुखी भाव से वहां गए. इनके चेयरमेंन रेलवे बोर्ड भी वहां गए, पीछे-पीछे गए होंगे या आगे गए होंगे। इधर दिल्ली में बैठे-बैठे राज्य मंत्री ने बिना सोचे- समझे . बिना जांच पड़ताल किए, बिना गहराई में गए. बिना अपने अभियंताओं की पुर्व चेतावनी को ध्यान में रखते हूए बोल दिया, जो बीबीसी,लंदन से रीलीज हो गया कि तोड़ फोड़ की घटना हो गई है। माननीय मंत्री जी ने कहा कि तोड़-फोड़ की घटना से इंकार नहीं किया जा सकता और इसी बात का अनुमोदन रेलवे बोर्ड के चेयरमेन साहब ने भी किया। फिर एक घंटे के बाद बताया गया कि आईएसआई का इसमें हाथ है। उस दिन के बाद पता नहीं किसका हाथ है, कुछ नहीं बताया। हम लोग भी वहां गए थे। बिहार के मुख्यमंत्री और सभी लोग वहां गए थे। हम लोग धन्यवाद देते हैं वहां की रफीगंज की जनता को . बिहारियों को जिन बिहारियों को यह लोग बदनाम करते हैं किस तरह से बिहार के लोगों ने रात भर वहां अपनी लालटेन टॉर्च लेकर वहां पीड़ित लोगों के बचाव का काम किया, उनकी देखभाल की।

**श्री सभापति :** यादव जी, वह तो अखबारों में पढ़ लिया है जो कुछ उन्होंने किया। आप सीधे प्रश्न कर लीजिए।

**श्री लालू प्रसाद**: सर, वही प्रश्न पर आ रहा हूं।

**श्री सभापति :** बिहार में कितने पुल हैं. उसको लेकर भूमिका बांधने की जरूरत नहीं, सीधे प्रश्न कर लीजिए।

**श्री लालू प्रसादः** महोदय. यह सवाल बिहार का नहीं है. पूरे देश का सवाल है। आज कोई रेल में चढ़ना नहीं चाहता। जबसे यह रेल मंत्री बने हैं. इनको लोहा भाता नहीं है। बिहार की पुलिस और वहां के लोगों ने मृत पैसेंजर्स का 15 लाख कैश वापस लौटाया है। एक आम आदमी एक अंधा आदमी भी देखकर या समझकर ,अंदाज से पूछकर बता सकता है कि किस तरह से इन्होंने किया है। मैं मंत्री जी से जानना चाहता हूं कि सीनियर डिवीजनल इंजीनियर, रेल मुगलसराय डिविजन, श्री आर.एस.रनोत ने धावा नदी के ऊपर इस पुल, पुल नंबर 445 के लिए वुडेन स्लीपर चेंज करने का कोई एस्टीमेट दिया था या नहीं दिया था और क्या यह कहा था या नहीं कहा था कि यह स्लीपर रन-आऊट हो चुका है, सर्विसेबल नहीं है?और जब तक यह नहीं हो जाता तब तक उसमें स्पीड लिमिट का नियंत्रण करने का कहा था नहीं कहा था?

महोदय. यह रिकार्ड की बात है, इसको झुठलाया नहीं जा सकता। आपको मैं यह दिखा दूंगा। यह एक्सीडेंट 11 सितंबर 2002 को हुआ । इसके दो होज पहले रेलवे ने कुछ पुलों पर कॉशन का आदेश निकाला था मानपुर-दिल्ली-आसनसोल का जो ब्रिज है. पुल नंबर 383,462,676, और 443 आदि के लिए कॉशन आदेश जारी किया था कि इसमें लिमिट करो. मगर जानबूझकर लापरवाही की वजह से इस पुल पर यह ऐसा हुआ। मंत्री महोदय. ने कहा कि हमारा यह सबसे बैटर पूल था और इसलिए 130 किलोमीटर की रफ्तार से गाड़ी चलाने की इजाजत दी है।

महोदय.हम लोगों ने मांग की थी कि इसकी जांच होनी चाहिए, लेकिन बिना जांच किए यह तोड-फोड़ की बात कही गई। महोदय, जिस व्यक्ति ,जिस इंसान .जिस सेफ्टी कमिशनर ,मि.महेश चांद. को इन्होंने जांच का कार्य दिया, वे रेलवे में बिलासपूर में ऐज़ ए. चीफ प्रोजेक्ट मैनेजर पोस्टिड थे दिसम्बर 1995 से मार्च. 1996 तक। जनवरी , 1999 में जनरल मैनेजर, रेलवे बोर्ड ने इनके खिलाफ मेजर पेनल्टी करने कि रिकमेंडेशन की थी और दी देन रेलवे मिनिस्टर ममता जी ने मना किया था कि यह भ्रष्ट हैं, इसको नहीं बनाओ और उसको शरद यादव का जो इसमें विभाग था ,उसने इग्नौर किया। महोदय, सी.वी.सी. ने भी इस मि. चांद को कठोर सज़ा देने की अनुशंसा रेलवे बोर्ड को की थी। यह घालमेल हुआ कि तुम रिपोर्ट दो कि तोड़-फोड़ हुई, मंत्री और राज्य मंत्री की बातों को जस्टिफाई करो तुमको सजा नहीं दी जाएगी। महोदय. यदि जौनपुर में,उत्तर प्रदेश में भी कोई घटना होती है तो ये बोल देते हैं कि यह तोड़-फोड़ हो गई, बिहार मैं तोड़-फोड़ हो गई. यह इनका बना-बनाया रुटिन वर्क है। हमको इनके ऊपर विश्वास नहीं है, इनको पैसा भी देना पाप होगा। देश की जनता आज रेलवे में बैठने पर सहमी हुई है। हम लोगों ने 25 तारीख को मिलकर डिप्टी प्राइम मिनिस्टर को एक मेमोरेंडम दिया था कि इस जांच पर हमको विश्वास नहीं है। यूं तो बिहार पुलिस ने अलग केस किया है और इस पर हम कार्यवाई भी कर रहे हैं लेकिन 25 तारीख को हमने डिप्टी प्राइम मिनिस्टर को लिखा कि हिन्दुस्तान की सबसे ऊंची जो भी संस्था हो. उससे आप जांच कराइए। तो हम मंत्री जी से जानना चाहते हैं कि रेलवे डिविजनल मैनेजर की रिकमेंडेशन पर आपने ध्यान क्यों नहीं दिया?

**श्री नीतीश कुमार :** सभापति महोदय. यूं तो इसका इस प्रश्न से कोई लेना-देना नहीं, लेकिन आपने माननीय सदस्य को इजाज़त दी और ...(**व्यवधान**)...

**श्री प्रेम गुप्ताः** माननीय सदस्य रेलवे सेफ्टी की बात कर रहे हैं और आप बोल रहे है कि कोई लेना-देना नहीं है?

**श्री नीतीश कुमारः** इनके लम्बे वक्तव्य में से प्रश्न को ढुंढकर मैं उसका उत्तर देने की कोशिश करूंगा।

**श्री लालू प्रसादः** यह वक्तव्य हैं? यह फैक्ट है, महोदय। यह प्रैस कांफ्रेंस में इनको लिखकर सारी बात दी गई है। हम लोग रांची पर स्पेसिफिक बात कर रहे हैं और ये कराची में चले गए है।

**श्री सभापति :** लालू जी, आप इन्हें बोलने दीजए।

**श्री नीतीश कुमारः** सभापति महोदय. राजधानी एक्सप्रैस जी जो दुर्घटना हुई . उसके बारे मै जो कमीशन ऑफ रेलवे सेफ्टी की जांच है, वह एक स्टेच्युटरी इंक्वायरी है। दि रेलवे एक्ट ,1989 में ही इसका प्रोविजन है। इसके पहले के कहीं पुराने एक्ट में था, लेकिन वह एक्ट रिपील हो गया । उस प्रोविजन के अंतर्गत ही यह कमीशन ऑफ रेलवे सेफ्टी की जांच है। जिस सर्कल का जो कमीश्नर.रेलवे सेफ्टी होता है. वे कमीश्नर जांच करते हैं औऱ उन्होंने जांच की है, यह स्टेच्युटरी इंक्वायरी है। यह कोई ...(**व्यवधान**)...

**श्री प्रेम गुप्ता**: जिस आफिसर पर पहले ही चार्जिज है वह क्या इंक्वायरी करेगा?

**श्री सभापतिः** बोलने दो भाई, मंत्री जी का जवाब सुनिए। लालू जी ही बहुत हैं बीच में बोलने के लिए।

**श्री नीतीश कुमारः** कमिश्नर आफ रेलवे सेफ्टी की इंक्वायरी स्टेच्युटरी है। यह किसी के चाहने या नहीं चाहने से नहीं होती है, वह सु-मोटो इंक्वायरी करते है कानून के हिसाब से और कमीशन ऑफ रेलवे सेफ्टी का गठन भी कानून के अंतर्गत किया गया है और उसको सिविल एविएशन मिनिस्ट्री के नियंत्रण में रखा गया है। कमीशन ऑफ रेलवे सेफ्टी के बारे में कहा गया और उससे पहले जो पूल के बारे में कहा गया, उसमें एक प्रश्न आया कि डिविजनल इंजीनियर ने कुछ सुझाव दिया था या कोई रिपोर्ट दी थी। मैं यहां बता देना चाहता हूं कि जो धावे नदी का पुल है और धावे नदी के पुल के बारें में जो उन्होंने कहा है. उस पर किसी भी प्रकार का स्पीड रिस्ट्रिक्शन नहीं था और जो धावे नदी का पूल है, उसका शेडयुल्ड इंस्पैक्शन

हुआ था औऱ उसमें किसी प्रकार की त्रुटि उसके कंसर्न्ड इंजीनियर द्वारा नहीं पाई गई थी। जहां तक इन्होने कहा कि स्पीड रिस्ट्रिक्शन लगाने की सिफारिश की गई थीं मैं यह उल्लेख कर देना चाहता हूं कि मौका पर जो होता है स्पीड रिस्ट्रिक्शन लगाने का अधिकार उसे दिया गया है। जैसे ही वह किसी ट्रैक में त्रुटि पाएगा या पुल में त्रुटि पाएगा तो उसको खुद ही स्पीड रिस्ट्रिक्शन इंपोज कर देना है। यह किसी को सलाह नहीं देनी पड़ती है। ये डिविजनल इंजीनियर की

बात कर रहे हैं, वह तो उसके दो-तीन स्तर ऊपर का अधिकारी है। यानी PWI

को ही यह अधिकार है जो जूनियर इंजीनियर के रैक का अफसर होता है . उसी को यर अधिकार मिला हुआ है कि वह स्पीड रिस्ट्रिक्शन लगाए। इस प्रकार का कोई स्पीड रिस्ट्रिक्शन वहां नहीं था।

**सभापति महोदय**. जहां तक स्लीपर रिप्लेसमेंट की बात है, यह ऑन गोइंग प्रोसेस है और उस हिसाब से यह वर्क्स प्रोग्राम में शामिल है। कई पुलों के बारे में उन लोगों ने ऐस्टीमेट बनाया, यह खबर यहीं नहीं, यह खबर तो टी.वी. पर भी फ्लैश हुई ...(**व्यवधान**)...

**श्री प्रेम गुप्ताः** यह बाद में हुआ। पहले तोड़-फोड़ हुई।

**श्री नीतीश कुमार**: यह कौन सा तरीका है? इस तरह बीच में टोककर क्या हमको चुप कहा लीजिएगा? हमें बोलने दीजिए। हम सभापति महोदय. की इजाज़त से बोल रहे हैं। सभापति महोदय. ने हमें कहा है इसलिए हम जवाब दे रहे है। आपको सप्लीमेंटरी पूछना है तो आप उनसे कहिए. यह उनका डोमेन है। महोदय,इन्होंने ऐस्टीमेट की बात कही, ऐस्टीमेट है लेकिन जहां तक धावे नदी के पुल का सवाल है, उसमें जो वॉर्न-आऊट स्लीपर की बात हो रही है, यह 7 परसेंट है और इसके मैनुअल्स बने हुए हैं, इस हिसाब से 20 परसेंट, 25 परसेंट के स्लीपर जिनको अवसर्विसेबल कहते हैं, वे हों और लगातार न हों तो उस पर रिस्ट्रिक्शन नहीं लगता है। हमेंशा कंडीशन के बेसिस पर जहां जरुरत पड़ती हैं वहां स्पीड रिस्ट्रिक्शन लगाया जाता है लेकिन धावे नदी के पुल की ऐसी स्थिति नहीं थी। यहां पर भी पुल से हटकर स्लीपर की बात आई है यानि पुल से हटकर मामला स्लीपर पर आ गया तो उसमें हमने पाया कि 7 परसेंट स्लीपर रिप्लेसमेंट की बात है।यह तो आपको रेलवे को धन्यवाद देना चाहिए कि वह एक स्लिपर को भी खराब नहीं रहने देना चाहती और जहां कहीं भी लगता है कि स्पीड रिस्ट्रिक्शन लगना चाहिए तो वहां स्पीड रिस्ट्रिक्शन लगा हुआ है लेकिन कंसनर्ड ब्रिज पर कोई स्पीड रिस्ट्रिक्शन नहीं था और ऐसी कोई स्थिति नहीं थी।

**सभापति महोदय**, कमिश्नर रेलवे सेफ्टी के एपाइंटमेंट को लेकर भी एक बात कहीं गई। मैं यह बता देना चाहता हूं कि यह एपाइंटमेंट सिविल ऐवियेशन मिनिस्ट्री के यहां से होता है। अगर आप प्रक्रिया जानना चाहते हैं तो मैं बताना चाहता हूं कि कमिश्नर रेलवे सेफ्टी के पद पर और दूसरे पदों पर रेलवे के अफसरों को लिया जाता है। यह नियम हमने नहीं बनाया है, जब से कमिश्नर रेलवे सेफ्टी है, तब से ही यह नियम बना हुआ है। वे नाम मांगते हैं, नाम मांगने के लिए सर्कुलेट होता है, लोग अपना ऑप्शन देते हैं।

और उस ऑप्शन में से वह सेलेक्शन होता है और उस सेलेक्शन का एप्रुवल का होता है। यह सारा एप्रुवल होता है। अगर किसी आदमी के बारे में कोई शिकायत होगी, अगर उसने अपना नाम ऑफर किया है तो उसके बारे में सारे कागजात भेजे जाते हैं। इसलिए यह कोई छिपी बात नहीं है। अगर किसी पर कोई आरोप लगा है, या किसी के खिलाफ कोई जांच हो रही है तो जहां कहीं भी यह रिक्रुटमेंट हो रहा है, वहां यह सूचना दी जाती है। मैं कहना चाहती हूं कि ...(**व्यवधान**)...

**श्री जीवन राय**:आप इस पर स्टेटमेंट कब देंगे?

**श्री नीतीश कुमार**: मैं माननीय लालू प्रसाद जी के प्रश्न का उत्तर माननीय सभापति जी के निर्देश पर दे रहा हूं। इसके बारे में भ्रम का धुआ खड़ा करने की जो कोशिश हो रही है, मैं आपसे विनम्र आग्रह करुंगा कि आप कंसनर्ड कमिश्नर, रेलवे सेफ्टी के एपाइंटमेंट के संबंध में सारी फाइलें चाहें वे हमारी मिनिस्ट्री में हों, चाहे वे सिविल ऐविऐशन मिनिस्ट्रि में हों, मांगकर देख लीजिए। एक भ्रम का बादल खड़ा करने की कोशिश हो रही है कि शायद इससे सच्चाई ढक जाएगी लेकिन सच्चाई का सूरज इतना तेज होता है कि बादल को चीरकर सामने आ जाता है। इसलिए इस प्रकार से भ्रम पैदा करने की कोई आवश्यकता नहीं है।

**श्री लालू प्रसाद :** सभापति महोदय, जवाब साफ-साफ नहीं आया है।

**श्री सभापति:** देखिए, मेरी बात सुनिए। एक प्रश्न पर खासतौर से बिहार के दो माननीय सदस्यों ने इस सदन के 35 मिनट ले लिए हैं, और सदस्यों को भी सवाल पूछने हैं। इसलिए जो जवाब आया है, उससे आपको संतुष्ट हो जाना चाहिए ...(**व्यवधान**)... आप बैठिए।

**श्री लालू प्रसाद:** जांच टेंटिड हैं। ...(**व्यवधान**)...

**श्री नीतीश कुमार:** एक प्रश्न जो स्पेसिफिक था कि कोई और हायर लेविल की इंक्वायरी की जाए। कमिश्नर आफ रेलवे सेफ्टी ने अपनी प्रिलीमिनरी रिपोर्ट दे दी है। जिसमें सेबोटेज आया कि यह जो सेस साइट का रेल है उसकी फिश प्लेट और फिश बोर्ड हटाए गए। फाइनल रिपोर्ट भी आ गई, यह सब कुछ हो गया। लेकिन अगर सदन को ऐसा लगता है कि कोई और जांच होनी चाहिए तो मुझको कोई ऐतराज नहीं है। आपका आदेश होगा तो हम इसकी जुडिशियल इंक्वायरी कराने के लिए तैयार हैं।

**श्री लालू प्रसाद:** हां, जांच कराइए। ठीक है, जांच करवाइए।

**श्री नीतीश कुमार**: मैं तो इस पर जुडिशियल इंक्वायरी कराने के लिए तैयार हूं। इसमें सांच को आंच क्या। मुझको कोई ऐतराज नहीं है सभापति महोदय, मैं जुडिशियल इंक्वायरी कराने के लिए तैयार हूं।

**श्री सुरेश पचौरी**: इस विषय पर गंभीरता से विचार होना चाहिए तथा मेरा आपसे अनुरोध है कि इस पर हाफ-एन-ऑवर डिसकशन के लिए आप अपनी अनुमति प्रदान करें ताकि इस पर विस्तार से चर्चा हो सके। ...(**व्यवधान**)...

**श्री नीलोत्पल बसुः** सर, अगर मंत्री जी सहमत हैं तो हमारा उनसे आग्रह होगा कि इसकी संसदीय समिति जांच करें।

**श्री सभापतिः** कृप्या बैठिए।

**श्री जीवन रायः** हाफ-एन-ऑवर होना चाहिए।

**श्री सभापति :**हाफ-एन-ऑवर डिस्कशन से ज्यादा हो गया है।

**श्री लालू प्रसादः**मंत्री जी ने कबूल किया है और यह बिल्कुल टेंटेड आफिसर की रिपोर्ट है।यह देश के पैसेंजर्स की सुरक्षा से जुडा हुआ सवाल है महोदय। इसलिए इस संबंध में एक संसदीय समिती टेकनीकल लोगों के साथ मिलाकर बना दीजिए ताकि इसकी सही जांच हो जाए। जांच कराने के लिए मंत्री महोदय ने कबूला है ताकि दूध का दूध और पानी का पानी साफ हो जाए।

**श्री नीतीश कुमारः** सभापति महोदय...(**व्यवधान**)...

**श्री सभापतिः**मैं समझता हूं कि सारे विषय पर माननीय मंत्री जी विचार कर लेंगे। जो उन्होंने कहा है उस पर भी विचार कर लेंगे, जो आपने कहा है उस पर भी विचार कर लेंगे। ...(**व्यवधान**)...

**श्री लालू प्रसादः**नहीं सर, आपको विचार करना है, मंत्री जी रिकॉल कर लेंगे। ...(**व्यवधान**)...

**श्री एसºएसºअहलुवालिया**: मैं भी कुछ बोलना चाहता हूं, वैसे भी पहले आधे घंटे की बहस हो चुकी है। ...(**व्यवधान**)...

**श्री सभापति**: अब पहले ही बहुत हो चुका है। प्रश्न संख्या-62

**श्री लालू प्रसाद**: सर, इसका क्या हुआ? सर, इसका रास्ता आपको ही निकालना है, आपसे प्रोटेक्शन चाहिए।

**श्री सभापतिः**मैंने आपको बतला दिया है।

**श्री लालू प्रसादः** आपका प्रोटेक्शन चाहिए। आप हाफ-एन-ऑवर करा दें। एक संसदीय समिति से जिसमें टेक्नीकल टीम साथ रहे उससे जांच हो जानी चाहिए।

**श्री सभापति**: हाफ-एन-ऑवर डिस्कशन पहले ही हो चुका है। प्रश्न संख्या -62 ...(**व्यवधान**)... कृपया सब बैठें।

SHRI NITISH KUMAR: If the House agrees, I am prepared for a judicial enquiry...*(Interruptions)*... I cannot go beyond the Railway ... *(Interruptions)*...

SHRI NILOTPAL BASU: Are you prepared for a parliamentary enquiry?. ..*(Interruptions)*... There are many precedents ...*(Interruptions)*...

SHRI S.S. AHLUWALIA: Sir, if we go on taking decisions during the Question Hour, it will become...*(Interruptions)*...

SHRI NILOTPAL BASU: Sir, when Mr. Jaffer Sharief was the Railway Minister, this House decided to have an enquiry committee to go into the question of allotment of railway wagons ...*(Interruptions)*...

**श्री सभापति**: माननीय, सदस्यगण, अपना स्थान ग्रहण करें।

**श्री लालू प्रसाद**: कोई सही जांच नहीं कराई है। हाफ-एन-ऑवर डिस्कशन हो जाए। ...(**व्यवधान**)...

**श्री सभापतिः** आपने जो गंभीर बातें की हैं उनको गंभीर ही रहने दीजिए। इसका जो निर्णय करना है वह मंत्री महोदय को करना है।

**श्री लालू प्रसादः** नहीं सर, आपको करना है।

**श्री दीपांकर मुखर्जी**: सर, इस पर डिस्कशन तो होना ही चाहिए।...(**व्यवधान**)...

**प्रोफ़ रामदेव भंड़ारी**: सभापति महोदय, पार्लियामेंट कमेटी गठित होनी चाहिए। ...(**व्यवधान**)...

**श्री दिपांकर मुखर्जी**: सर, प्रिसीड़ेंट है। ...(**व्यवधान**)...

**श्री सभापति**: अच्छा एक काम कर लीजिए। ...(**व्यवधान**)... एक मिनट आप मेरी सुन लीजिए। ...(**व्यवधान**)...

**श्री लालू प्रसादः** सभापति महोदय, रेलवे बोर्ड के चेयरमैन को हटा दिया जाना चाहिए। वे बिना जांच के कैसे बयान दे देते हैं। रेलवे बोर्ड के चेयरमैन जांच रिपोर्ट आने के पहले कैसे बयान दे देते हैं? ऐसे लोगों को हटाया जाए। ...(**व्यवधान**)...

**श्री एस.एस.अहलुवालिया**: सर, अगर ऐसे ही चलता रहेगा तो कभी प्रश्न-काल समाप्त ही नहीं होगा। ...(**व्यवधान**)...

**श्री सभापतिः** माननीय सदस्यगण, मैंने दूसरा प्रश्न कॉल समाप्त ही नहीं किया है। ...(**व्यवधान**)...मंत्री जी आप खड़े हो जाइये। माननीय कृषि मंत्री जी आप बोलिए। ...(**व्यवधान**)... मैंने दूसरा प्रश्न ले लिया है। इसलिए अब आप सब बैठ जाइए। ...(**व्यवधान**)... वह सब कुछ हो गया है। ...(**व्यवधान**)... देखिए यह ठीक नहीं होगा। आपके लिए भी ठीक नहीं होगा। आपके लिए भी ठीक नहीं होगा। एक प्रश्न ने आधा घंटे से ज्यादा का समय ले लिया है। दूसरे माननीय सदस्य भी प्रश्न पूछना चाहते हैं। यह प्रश्न ड्राउट के संबंध में है। यह कम इम्प्रोटेंट नहीं है। यह बहुत महत्वपूर्ण सवाल है। इसलिए आप बैठ जाइये। ...(**व्यवधान**)... श्री मूल चन्द मीणा। ...(**व्यवधान**)...

**Central teams for drought affected States**

†*62. DR. T. SUBBARAMI REDDY:
SHRI MOOLCHAND MEENA:††

Will the Minister of AGRICULTURE be pleased to state:

(a) whether the State Governments have yet to give clearance for Central teams to visit their States and assess the drought damage, before funds could be released under the Natural Calamity Contingency Fund;

(b) if so, whether the affected States had submitted memoranda to the Centre, asking for funds from NCCF, to tackle the drought situation;

† Starred Question Nos. 62, 66 and 70 were taken together.
†† The question was actually asked on the tloor of the House by Shri Moolchand Meena.